



Βρυξέλλες, 13 Οκτωβρίου 2021
(OR. en)

12831/21

Διοργανικός φάκελος:
2021/0324 (NLE)

FISC 164
ECOFIN 973
ENER 425
TRANS 600

ΠΡΟΤΑΣΗ

Αποστολέας:	Για τη Γενική Γραμματέα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η κα Martine DEPREZ, Διευθύντρια
Ημερομηνία Παραλαβής:	13 Οκτωβρίου 2021
Αποδέκτης:	κ. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Γενικός Γραμματέας του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
Αριθ. εγγρ. Επιτρ.:	COM(2021) 630 final
Θέμα:	Πρόταση ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΗΣ ΑΠΟΦΑΣΗΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ με την οποία χορηγείται άδεια στην Ιταλία να εφαρμόσει μειωμένο φορολογικό συντελεστή στην ηλεκτρική ενέργεια που παρέχεται απευθείας σε ελλιμενισμένα πλοία, πλην των ιδιωτικών σκαφών αναψυχής [σύμφωνα με το άρθρο 19 της οδηγίας 2003/96/ΕΚ]

Διαβιβάζεται συνημμένως στις αντιπροσωπίες το έγγραφο - COM(2021) 630 final.

συνημμ.: COM(2021) 630 final



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 13.10.2021
COM(2021) 630 final

2021/0324 (NLE)

Πρόταση

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

με την οποία χορηγείται άδεια στην Ιταλία να εφαρμόσει μειωμένο φορολογικό συντελεστή στην ηλεκτρική ενέργεια που παρέχεται απευθείας σε ελλιμενισμένα πλοία, πλην των ιδιωτικών σκαφών αναψυχής [σύμφωνα με το άρθρο 19 της οδηγίας 2003/96/ΕΚ]

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

• Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης

Η φορολογία των ενεργειακών προϊόντων και της ηλεκτρικής ενέργειας στην Ένωση διέπεται από την οδηγία 2003/96/EK του Συμβουλίου, της 27ης Οκτωβρίου 2003, σχετικά με την αναδιάρθρωση του κοινοτικού πλαισίου φορολογίας των ενεργειακών προϊόντων και της ηλεκτρικής ενέργειας¹ (στο εξής: «οδηγία για τη φορολογία της ενέργειας» ή «οδηγία»).

Σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφος 1 της οδηγίας, εκτός από τις διατάξεις που θεσπίζονται ειδικότερα στα άρθρα 5, 15 και 17, το Συμβούλιο, αποφασίζοντας ομόφωνα μετά από πρόταση της Επιτροπής, μπορεί να επιτρέψει σε ένα κράτος μέλος να θεσπίσει περαιτέρω απαλλαγές ή μειώσεις του επιπέδου φορολογίας για λόγους ειδικής πολιτικής.

Η Ιταλία ζήτησε να της επιτραπεί να εφαρμόσει μειωμένο συντελεστή στην ηλεκτροδότηση από την ξηρά ελλιμενισμένων πλοίων τα οποία είναι εξοπλισμένα με ηλεκτρικές εγκαταστάσεις ονομαστικής εγκατεστημένης ισχύος άνω των 35 kW, για περίοδο έξι ετών. Στόχος της παρούσας πρότασης είναι η χορήγηση της εν λόγω άδειας μέσω παρέκκλισης, η οποία θα έχει διάρκεια ισχύος για έξι έτη από τις 18 Οκτωβρίου, όπως ζητήθηκε.

Με επιστολή της 14ης Σεπτεμβρίου 2020, οι ιταλικές αρχές ενημέρωσαν την Επιτροπή ότι προτίθενται να εφαρμόσουν το μέτρο. Συμπληρωματικές πληροφορίες παρασχέθηκαν στις 12 Μαΐου 2021.

Η Ιταλία ζητεί άδεια να εφαρμόσει μειωμένο φορολογικό συντελεστή ύψους 0,50 EUR/MWh, ο οποίος ισούται με τον ελάχιστο συντελεστή φορολόγησης της ηλεκτρικής ενέργειας για επιχειρηματική χρήση, όπως προβλέπεται στην οδηγία, στην παροχή ηλεκτρικής ενέργειας από την ξηρά σε ελλιμενισμένα πλοία τα οποία είναι εξοπλισμένα με ηλεκτρικές εγκαταστάσεις ονομαστικής εγκατεστημένης ισχύος άνω των 35 kW.

Η αιτούμενη περίοδος ισχύος καλύπτει χρονικό διάστημα έξι ετών, το οποίο βρίσκεται εντός του μέγιστου διαστήματος που επιτρέπεται βάσει του άρθρου 19 της οδηγίας για τη φορολογία της ενέργειας.

Με το αιτούμενο μέτρο, η Ιταλία επιθυμεί να παράσχει κίνητρο για την ηλεκτροδότηση από την ξηρά, η οποία θεωρείται λιγότερο ρυπογόνος επιλογή έναντι της ηλεκτροπαραγωγής επί ελλιμενισμένων πλοίων. Όπως επισημαίνεται στο αίτημα, ο μειωμένος συντελεστής για τους δικαιούχους θα είναι 0,50 EUR/MWh. Πρόκειται για τον ελάχιστο συντελεστή ηλεκτρικής ενέργειας, όπως ορίζεται στο άρθρο 10 παράγραφος 1 και στον πίνακα Γ του παραρτήματος I της οδηγίας. Λόγω της φθίνουσας διάρθρωσης του ενεργειακού φόρου, το σχετικό πλεονέκτημα θα είναι υψηλότερο για τους φορείς εκμετάλλευσης (και τους χρήστες) εγκαταστάσεων με σχετικά χαμηλή κατανάλωση.

Από την άλλη πλευρά, σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο γ) της οδηγίας για τη φορολογία της ενέργειας, τα κράτη μέλη υποχρεούνται να απαλλάσσουν τα ενεργειακά προϊόντα που χρησιμοποιούνται για την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας —και την ηλεκτρική ενέργεια που παράγεται— επί ελλιμενισμένων πλοίων. Η απαλλαγή επιτρέπεται επίσης να εφαρμόζεται στα ενεργειακά προϊόντα που χρησιμοποιούνται για την παραγωγή ηλεκτρικής

¹ ΕΕ L 283 της 31.10.2003, σ. 51.

ενέργειας —και για την ηλεκτρική ενέργεια που παράγεται— επί πλοίων για τη ναυσιπλοΐα σε εσωτερικές πλωτές οδούς, σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο στ) της οδηγίας. Η Ιταλία επιβεβαίωσε τη μεταφορά αυτής της τελευταίας προαιρετικής απαλλαγής στο εθνικό της δίκαιο.

Όπως αναφέρεται στο αίτημα, ο εξηλεκτρισμός των λιμενικών αποβαθρών δεν είναι επί του παρόντος διαδεδομένος στην Ιταλία και, συνεπώς, η εφαρμογή της φορολογικής μείωσης δεν αναμένεται να έχει οικονομικές επιπτώσεις βραχυπρόθεσμα. Οι ιταλικές αρχές δεν μπόρεσαν να προβούν σε εκ των προτέρων εκτίμηση του αριθμού των δικαιούχων του μέτρου και, ως εκ τούτου, δεν ήταν σε θέση να παράσχουν στοιχεία σχετικά με τις ετήσιες δαπάνες του προϋπολογισμού.

Οι ιταλικές αρχές επισήμαναν ότι η φορολογική μείωση εφαρμόζεται σε όλα τα ελλιμενισμένα πλοία τα οποία είναι εξοπλισμένα με ηλεκτρικές εγκαταστάσεις ονομαστικής εγκατεστημένης ισχύος άνω των 35 kW, εκτός από τα ιδιωτικά σκάφη αναψυχής, υπό την έννοια ότι όλα τα πλοία που χρησιμοποιούνται για εμπορική ναυσιπλοΐα, ανεξαρτήτως μεγέθους ή σημαίας, μπορούν να επωφεληθούν από τη μείωση φόρου.

Ο λόγος για τον οποίο το πεδίο εφαρμογής του επίμαχου μέτρου περιορίστηκε στα πλοία που είναι εξοπλισμένα με ηλεκτρικά συστήματα ονομαστικής εγκατεστημένης ισχύος άνω των 35 kW συνδέεται στενά με τον επιδιωκόμενο περιβαλλοντικό στόχο. Οι ιταλικές αρχές εκτιμούν ότι τα πλοία με ηλεκτρικά συστήματα χαμηλής ονομαστικής ισχύος χρησιμοποιούν συνήθως, ενόσω είναι ελλιμενισμένα, την ηλεκτρική ενέργεια που παρέχεται απευθείας από χειρσαίες εγκαταστάσεις σε ελλιμενισμένα πλοία (στο εξής: ηλεκτροδότηση από την ξηρά) και όχι αυτόνομες ηλεκτρογεννήτριες μέσω των δικών τους κινητήρων εσωτερικής καύσης. Ως εκ τούτου, τα ελλιμενισμένα πλοία με συστήματα ονομαστικής ισχύος κάτω των 35 kW δεν συμβάλλουν στη ρύπανση. Ο λόγος για τον οποίο το εν λόγω φορολογικό μέτρο απευθύνεται σε πλοία με μεγαλύτερα ηλεκτρικά συστήματα, τα οποία διατηρούν, κατά κανόνα, σε λειτουργία τις δικές τους ηλεκτρογεννήτριες που χρησιμοποιούν ορυκτά καύσιμα, είναι πράγματι για να ενθαρρύνει τα συγκεκριμένα πλοία να χρησιμοποιούν, κατά τον ελλιμενισμό τους, την ηλεκτρική ενέργεια που παρέχεται από εγκαταστάσεις ηλεκτροδότησης από την ξηρά.

Το μέτρο δεν είναι διαθέσιμο για επιχειρήσεις που αντιμετωπίζουν οικονομικές δυσχέρειες ή επιχειρήσεις που υπόκεινται σε εντάλματα είσπραξης, τα οποία βασίζονται σε προηγούμενη απόφαση της Επιτροπής που χαρακτηρίζει ένα μέτρο ενίσχυσης παράνομο και ασυμβίβαστο με την εσωτερική αγορά.

Με τη μείωση του φόρου, η Ιταλία επιθυμεί να παράσχει κίνητρο στους σχετικούς φορείς εκμετάλλευσης για την ανάπτυξη και χρήση της ηλεκτροδότησης από την ξηρά, με σκοπό να μειωθεί η ατμοσφαιρική ρύπανση από την καύση καυσίμων από ελλιμενισμένα πλοία, καθώς και οι εκπομπές CO₂. Με την εφαρμογή μειωμένου φορολογικού συντελεστή, η ηλεκτροδότηση από την ξηρά θα καταστεί ανταγωνιστικότερη σε σύγκριση με την ηλεκτροπαραγωγή επί του πλοίου με τη χρήση καυσίμων πλοίων, η οποία τυγχάνει φοροαπαλλαγής.

- **Συνέπεια με τις ισχύουσες διατάξεις στον τομέα πολιτικής**

Η φορολογία της ηλεκτρικής ενέργειας διέπεται από την οδηγία 2003/96/EK για τη φορολογία της ενέργειας, και ιδίως το άρθρο 10. Στο άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο γ) προβλέπεται υποχρεωτική φορολογική απαλλαγή για τα ενεργειακά προϊόντα που χρησιμοποιούνται στη ναυσιπλοΐα, καθώς και για την ηλεκτρική ενέργεια που παράγεται επί

σκαφών. Στα άρθρα 5, 15 και 17 προβλέπεται η δυνατότητα των κρατών μελών να εφαρμόζουν φορολογικές διαφοροποιήσεις, μεταξύ άλλων, απαλλαγές και μειώσεις, για ορισμένες χρήσεις της ηλεκτρικής ενέργειας. Ωστόσο, οι εν λόγω διατάξεις καθαυτές δεν προβλέπουν μειωμένη φορολογία της ηλεκτροδότησης από την ξηρά.

Διατάξεις βάσει της οδηγίας για τη φορολογία της ενέργειας

Το άρθρο 19 παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο της οδηγίας προβλέπει τα εξής:

Εκτός από τις διατάξεις που περιλαμβάνονται στα προηγούμενα άρθρα και ειδικότερα στα άρθρα 5, 15 και 17, το Συμβούλιο αποφασίζοντας ομόφωνα μετά από πρόταση της Επιτροπής μπορεί να επιτρέψει σε ένα κράτος μέλος να θεσπίσει περαιτέρω απαλλαγές ή μειώσεις για λόγους ειδικής πολιτικής.

Με την εν λόγω μείωση του φόρου, οι ιταλικές αρχές επιδιώκουν να προωθήσουν έναν λιγότερο επιβλαβή για το περιβάλλον τρόπο, με τον οποίο τα πλοία θα μπορούν να καλύπτουν τις ανάγκες τους σε ηλεκτρική ενέργεια ενόσω είναι ελλιμενισμένα, με αποτέλεσμα τη βελτίωση της ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα σε τοπικό επίπεδο και τη μείωση του θορύβου. Η Επιτροπή έχει ήδη συστήσει τη χρήση ηλεκτροδότησης από την ξηρά ως εναλλακτικής λύσης έναντι της ηλεκτροπαραγωγής επί ελλιμενισμένων πλοίων και, επομένως, έχει αναγνωρίσει τα περιβαλλοντικά πλεονεκτήματα που προσφέρει η λύση αυτή². Οι δικαιούχοι θα χρεώνονται με τον ελάχιστο φορολογικό συντελεστή της ΕΕ για την ηλεκτρική ενέργεια βάσει της οδηγίας για τη φορολογία της ενέργειας, ο οποίος ισούται με 0,50 EUR/MWh, γεγονός που μπορεί να συμβάλει στους προαναφερθέντες στόχους πολιτικής.

Η δυνατότητα θέσπισης ευνοϊκής φορολογικής μεταχείρισης της ηλεκτροδότησης από την ξηρά είναι δυνατό να προβλέπεται δυνάμει του άρθρου 19 της οδηγίας, δεδομένου ότι σκοπός της είναι να επιτρέψει στα κράτη μέλη τη θέσπιση περαιτέρω απαλλαγών ή μειώσεων για λόγους ειδικής πολιτικής.

Η Ιταλία ζήτησε να εφαρμοστεί το μέτρο για το μέγιστο χρονικό διάστημα που επιτρέπεται βάσει του άρθρου 19 παράγραφος 2 της οδηγίας (δηλ. για 6 έτη). Καταρχήν, η περίοδος εφαρμογής της παρέκκλισης θα πρέπει να είναι αρκετά μεγάλη, ώστε να μην αποθαρρυνθούν οι φορείς εκμετάλλευσης των λιμένων και οι προμηθευτές ηλεκτρικής ενέργειας από την έναρξη ή τη συνέχιση των αναγκαίων επενδύσεων σε εγκαταστάσεις ηλεκτροδότησης από την ξηρά. Με αυτό το χρονικό διάστημα θα παρασχεθεί η μέγιστη δυνατή ασφάλεια δικαίου, επίσης, για διαχειριστές πλοίων, οι οποίοι χρειάζεται να προγραμματίζουν τις επενδύσεις τους σε εξοπλισμό επί των πλοίων.

Ωστόσο, η παρέκκλιση δεν θα πρέπει να παρεμποδίζει μελλοντικές τροποποιήσεις του υφισταμένου θεσμικού πλαισίου και θα πρέπει να ληφθούν υπόψη η αναθεώρηση της οδηγίας για τη φορολογία της ενέργειας και το ενδεχόμενο έκδοσης από το Συμβούλιο νομικής πράξης βάσει της πρότασης της Επιτροπής για την τροποποίηση της οδηγίας για τη φορολογία της ενέργειας, η οποία δημοσιεύτηκε στις 14 Ιουλίου 2021³.

² Σύσταση 2006/339/ΕΚ της Επιτροπής, της 8ης Μαΐου 2006, για την προώθηση της ηλεκτροδότησης από την ξηρά πλοίων ελλιμενισμένων σε λιμένες της Κοινότητας (ΕΕ L 125 της 12.5.2006, σ. 38).

³ Πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου σχετικά με την αναδιάρθρωση του ενωσιακού πλαισίου φορολογίας των ενεργειακών προϊόντων και της ηλεκτρικής ενέργειας (αναδιατύπωση), 14.7.2021, COM(2021) 563 final, 2021/0213 (CNS).

Υπό τις περιστάσεις αυτές, κρίνεται μεν σκόπιμο να χορηγηθεί η άδεια για το αιτούμενο διάστημα, η διάρκεια ισχύος όμως της παρέκκλισης ενδέχεται να είναι βραχύτερη σε σχέση με την αιτούμενη, σε περίπτωση που η έναρξη της εφαρμογής γενικών διατάξεων επί του θέματος επέλθει νωρίτερα.

Κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις

Ο μειωμένος φορολογικός συντελεστής ύψους 0,50 EUR ανά MWh, που προβλέπεται από τις ιταλικές αρχές, ισούται με το ελάχιστο επίπεδο φορολογίας της ΕΕ για ηλεκτρική ενέργεια για επιχειρηματική χρήση, σύμφωνα με το άρθρο 10 της οδηγίας 2003/96/ΕΚ.

Κατά συνέπεια, το μέτρο φαίνεται ότι εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 44 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 651/2014 της Επιτροπής (ΓΚΑΚ), όπου καθορίζονται οι όροι υπό τους οποίους ενισχύσεις υπό μορφή μειώσεων περιβαλλοντικών φόρων δυνάμει της οδηγίας 2003/96/ΕΚ είναι δυνατό να απαλλάσσονται από τις υποχρεώσεις κοινοποίησης κρατικής ενίσχυσης. Ωστόσο, δεν είναι δυνατό να εξακριβωθεί στο παρόν στάδιο κατά πόσον πληρούνται όλοι οι όροι που καθορίζονται στον εν λόγω κανονισμό και η πρόταση εκτελεστικής απόφασης του Συμβουλίου δεν προδικάζει την υποχρέωση των κρατών μελών να εξασφαλίζουν τη συμμόρφωση με τους κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις, ειδικότερα, σε περίπτωση απαλλασσόμενης ενίσχυσης που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 651/2014 της Επιτροπής⁴.

• Συνέπεια με άλλες πολιτικές της Ένωσης

Πολιτική για το περιβάλλον και την κλιματική αλλαγή

Το αιτούμενο μέτρο αφορά κυρίως την πολιτική της ΕΕ για το περιβάλλον και την κλιματική αλλαγή. Το εν λόγω μέτρο, στον βαθμό που θα συμβάλει στον περιορισμό της χρήσης καυσίμων πλοίων επί ελλιμενισμένων πλοίων, θα συμβάλει και στην επίτευξη του στόχου της βελτίωσης της ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα σε τοπικό επίπεδο. Σύμφωνα με το άρθρο 13 της οδηγίας 2008/50/ΕΚ για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα⁵, τα κράτη μέλη είναι υποχρεωμένα να μεριμνούν ώστε τα επίπεδα διαφόρων ατμοσφαιρικών ρύπων να μην υπερβαίνουν τις οριακές τιμές και να τηρούνται οι τιμές-στόχοι και άλλα πρότυπα ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα που καθορίζονται στην οδηγία. Για την εκπλήρωση αυτών των υποχρεώσεων απαιτείται η εξεύρεση λύσεων από τα κράτη μέλη σε προβλήματα όπως οι εκπομπές ρύπων από ελλιμενισμένα πλοία, όποτε συντρέχει περίπτωση, και γίνεται αντιληπτό ότι σε λιμένες που αντιμετωπίζουν αυτά τα προβλήματα η ηλεκτροδότηση από την ξηρά θα πρέπει να ενθαρρύνεται, στο πλαίσιο της συνολικής στρατηγικής για την ποιότητα του αέρα. Η χρήση ηλεκτροδότησης από την ξηρά ενθαρρύνεται επίσης στο πλαίσιο της οδηγίας (ΕΕ) 2016/802⁶, η οποία ρυθμίζει την περιεκτικότητα των καυσίμων πλοίων σε θείο. Θα συμβάλει επίσης στη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις εναπόθεσης αζώτου σύμφωνα με την οδηγία 92/43/ΕΟΚ για τη διατήρηση των φυσικών οικοτόπων καθώς και της άγριας πανίδας

⁴ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 651/2014 της Επιτροπής, της 17ης Ιουνίου 2014, για την κήρυξη ορισμένων κατηγοριών ενισχύσεων ως συμβατών με την εσωτερική αγορά κατ' εφαρμογή των άρθρων 107 και 108 της Συνθήκης (ΕΕ L 187 της 26.6.2014, σ. 1).

⁵ Οδηγία 2008/50/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Μαΐου 2008, για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα και καθαρότερο αέρα για την Ευρώπη (ΕΕ L 152 της 11.6.2008, σ. 1).

⁶ Οδηγία (ΕΕ) 2016/802 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, σχετικά με τη μείωση της περιεκτικότητας ορισμένων υγρών καυσίμων σε θείο (ΕΕ L 132 της 21.5.2016, σ. 58).

και χλωρίδας. Στο πλαίσιο αυτό, οι ιταλικές αρχές αναμένουν μείωση των τοπικών εκπομπών με την ηλεκτροδότηση από την ξηρά.

Το μέτρο θα ενθαρρύνει τη χρήση της ηλεκτροδότησης από την ξηρά συμβάλλοντας στη βιωσιμότητα των λιμένων και της ναυτιλίας. Συνάδει με τους φιλόδοξους στόχους της πολιτικής της ΕΕ. Η ηλεκτροδότηση από την ξηρά στους ευρωπαϊκούς λιμένες είναι ένα από τα προτεινόμενα μέτρα για την επίτευξη των φιλόδοξων στόχων που καθορίζονται στην Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία.

Το μέτρο είναι επίσης πιθανό να οδηγήσει σε μείωση των εκπομπών CO₂, στον βαθμό που οι εκπομπές του μείγματος ηλεκτρικής ενέργειας από το χερσαίο δίκτυο είναι μικρότερης έντασης άνθρακα σε σχέση με την ηλεκτρική ενέργεια που παράγεται επί του πλοίου με τη χρήση καυσίμων πλοίου, λόγω της υψηλότερης απόδοσης του συστήματος και των διαφορών όσον αφορά τα χρησιμοποιούμενα καύσιμα.

Ενεργειακή πολιτική

Το μέτρο είναι σύμφωνο με την οδηγία 2014/94/ΕΕ για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων⁷, η οποία καλύπτει το θέμα της δημιουργίας εγκαταστάσεων ηλεκτροδότησης από την ξηρά σε λιμένες όπου υπάρχει ζήτηση για τις εν λόγω εγκαταστάσεις και το κόστος δεν είναι δυσανάλογο προς τα οφέλη, συμπεριλαμβανομένου του περιβαλλοντικού οφέλους. Η ηλεκτροδότηση από την ξηρά έχει επίσης αναγνωριστεί ως στόχος κοινού ενδιαφέροντος για τη χορήγηση κρατικής ενίσχυσης δυνάμει του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ⁸.

Υπενθυμίζεται στο σημείο αυτό ότι σημαντικός λόγος της δυσμενούς ανταγωνιστικής θέσης της ηλεκτροδότησης από την ξηρά είναι ότι, για την εναλλακτική λύση, δηλαδή την ηλεκτροπαραγωγή επί των πλοίων που είναι ελλιμενισμένα σε θαλάσσιους λιμένες, ισχύει επί του παρόντος πλήρης φοροαπαλλαγή. Απαλλάσσεται από τη φορολογία όχι μόνο το καύσιμο πλοίων που χρησιμοποιείται για την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας —η συνήθης κατάσταση δυνάμει του άρθρου 14 παράγραφος 1 στοιχείο α) της οδηγίας 2003/96/ΕΚ— αλλά και η ίδια η ηλεκτρική ενέργεια που παράγεται επί του πλοίου (βλ. άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο γ) της οδηγίας 2003/96/ΕΚ). Παρόλο που η τελευταία αυτή απαλλαγή θα ήταν δυνατό να θεωρηθεί ότι δύσκολα συμβιβάζεται με τους περιβαλλοντικούς στόχους της Ένωσης, ωστόσο εξυπηρετεί πρακτικούς σκοπούς. Πράγματι, για τη φορολόγηση της ηλεκτρικής ενέργειας που παράγεται επί του πλοίου θα χρειαζόταν δήλωση από πλευράς του πλοιοκτήτη —ο οποίος συνήθως είναι εγκατεστημένος σε τρίτη χώρα— ή του φορέα εκμετάλλευσης σχετικά με την καταναλωθείσα ποσότητα ηλεκτρικής ενέργειας. Στη δήλωση θα έπρεπε επίσης να προσδιορίζεται το ποσοστό της ηλεκτρικής ενέργειας που καταναλώθηκε στα χωρικά ύδατα του κράτους μέλους στο οποίο οφείλεται ο φόρος. Αυτό θα προκαλούσε τεράστιο διοικητικό φόρτο για τους πλοιοκτήτες, οι οποίοι θα όφειλαν να συντάσσουν τέτοιες δηλώσεις για κάθε κράτος μέλος του οποίου εμπλέκονται τα χωρικά ύδατα. Ανάλογες παρατηρήσεις ισχύουν και στην περίπτωση της εσωτερικής ναυσιπλοΐας και της προαιρετικής φορολογικής μεταχείρισης που προβλέπεται στο άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο στ) της οδηγίας (και η οποία εφαρμόζεται επί του παρόντος από την Ιταλία). Υπό αυτές τις συνθήκες, είναι δυνατόν να δικαιολογηθεί η μεταχείριση της λιγότερο ρυπογόνου εναλλακτικής επιλογής ηλεκτροδότησης από την ξηρά, κατά τρόπο ώστε να μη βρίσκεται σε μειονεκτική

⁷ Οδηγία 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Οκτωβρίου 2014, για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων (ΕΕ L 307 της 28.10.2014, σ. 1).

⁸ C(2014) 2231 final, της 9ης Απριλίου 2014.

θέση, και, επομένως, να επιτραπεί στην Ιταλία η εφαρμογή μειωμένου φορολογικού συντελεστή.

Πολιτική μεταφορών

Το μέτρο συνάδει με τη σύσταση 2006/339/EK της Επιτροπής σχετικά με την προώθηση της ηλεκτροδότησης από την ξηρά πλοίων ελλιμενισμένων σε λιμένες της Ένωσης⁹, όπως και με την ανακοίνωση της Επιτροπής «Στρατηγικοί στόχοι και συστάσεις πολιτικής της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές»¹⁰.

Εσωτερική αγορά και θεμιτός ανταγωνισμός

Όσον αφορά την εσωτερική αγορά και τον θεμιτό ανταγωνισμό, με το μέτρο περιορίζεται μόνο η υφιστάμενη στρέβλωση μεταξύ δύο ανταγωνιστικών πηγών ηλεκτρικής ενέργειας για τα ελλιμενισμένα πλοία, δηλαδή μεταξύ της ηλεκτροπαραγωγής επί του πλοίου και της ηλεκτροδότησης από την ξηρά, η οποία οφείλεται στη φοροαπαλλαγή των καυσίμων πλοίων.

Όσον αφορά τον ανταγωνισμό μεταξύ φορέων εκμετάλλευσης πλοίων, πρέπει καταρχάς να αναφερθεί ότι, σύμφωνα με τις ιταλικές αρχές, δεν υπάρχουν επί του παρόντος ελλιμενισμένα πλοία εξοπλισμένα με ηλεκτρικές εγκαταστάσεις ονομαστικής εγκατεστημένης ισχύος άνω των 35 kW τα οποία να χρησιμοποιούν ηλεκτροδότηση από την ξηρά. Επομένως, σημαντικές στρεβλώσεις του ανταγωνισμού μπορεί να προκύψουν μόνο μεταξύ πλοίων που επωφελούνται από το αιτούμενο μέτρο επιλέγοντας την ηλεκτροδότηση από την ξηρά και άλλων πλοίων που θα εξακολουθούν να παράγουν ηλεκτρική ενέργεια επί του πλοίου. Αν και οι ακριβείς προβλέψεις κόστους εξαρτώνται κυρίως από τη διαμόρφωση των τιμών του πετρελαίου και ως εκ τούτου είναι εξαιρετικά δύσκολες, οι τελευταίες διαθέσιμες εκτιμήσεις δείχνουν ότι, εν γένει, ακόμη και η πλήρης φορολογική απαλλαγή δεν θα μείωνε στις περισσότερες περιπτώσεις το λειτουργικό κόστος της ηλεκτροδότησης από την ξηρά σε επίπεδο χαμηλότερο του κόστους ηλεκτροπαραγωγής επί του πλοίου¹¹ και, κατά συνέπεια, δεν θα αποτελούσε σε καμία περίπτωση σημαντικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα για τους διαχειριστές πλοίων, οι οποίοι κάνουν χρήση της ηλεκτροδότησης από την ξηρά σε σχέση με αυτούς που χρησιμοποιούν ηλεκτρική ενέργεια που παράγεται επί του πλοίου. Στην προκειμένη περίπτωση, είναι ακόμη λιγότερο αναμενόμενη παρόμοια σημαντική στρέβλωση, εφόσον η Ιταλία θα τηρήσει το ελάχιστο επίπεδο φορολογίας που καθορίζεται στην οδηγία 2003/96/EK όσον αφορά την ηλεκτρική ενέργεια για επιχειρηματική χρήση.

Επιπλέον, όπως προαναφέρθηκε, οι διαχειριστές πλοίων, που τροφοδοτούνται από την ξηρά με ηλεκτρική ενέργεια φορολογούμενη με τον ελάχιστο συντελεστή που προβλέπεται στην οδηγία 2003/96/EK, δεν αποκομίζουν καταρχήν οικονομικό πλεονέκτημα έναντι των φορέων εκμετάλλευσης που παράγουν οι ίδιοι ηλεκτρική ενέργεια επί του πλοίου, διότι αυτή η ηλεκτρική ενέργεια απαλλάσσεται από φόρο. Κατά τις ιταλικές αρχές, η υποκατάσταση της ηλεκτροπαραγωγής επί ελλιμενισμένων πλοίων από την ηλεκτροδότηση από την ξηρά, η

⁹ Σύσταση 2006/339/EK της Επιτροπής, της 8ης Μαΐου 2006, για την προώθηση της ηλεκτροδότησης από την ξηρά πλοίων ελλιμενισμένων σε λιμένες της Κοινότητας (ΕΕ L 125 της 12.5.2006, σ. 38).

¹⁰ Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στο Συμβούλιο, στην Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή των Περιφερειών – Στρατηγικοί στόχοι και συστάσεις πολιτικής της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές μέχρι το 2018, COM(2009) 8 final, της 21ης Ιανουαρίου 2009.

¹¹ Πρβλ. Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Γενική Διεύθυνση Περιβάλλοντος – Service Contract on Ship Emissions: Assignment, Abatement and Market-based Instruments, Task 2a – Shore-Side Electricity, Αύγουστος 2005, http://ec.europa.eu/environment/air/pdf/task2_shoreside.pdf. Η ανάλυση κόστους αφορά τρεις λιμένες: του Γκέτεμποργκ (Σουηδία), του Juneau και του Long Beach (ΗΠΑ).

οποία θα φορολογείται με τον ελάχιστο συντελεστή, δεν θα οδηγήσει σε συνολικό σημαντικό πλεονέκτημα από πλευράς κόστους¹².

Επιπλέον, η πρόσβαση σε ηλεκτροδότηση από την ξηρά θα είναι διαθέσιμη για τα εκάστοτε πλοία ανεξαρτήτως της σημαίας τους, χωρίς να οδηγεί σε ευνοϊκότερη φορολογική μεταχείριση των εθνικών οικονομικών φορέων έναντι των ανταγωνιστών τους από άλλα κράτη μέλη της ΕΕ.

Όσον αφορά τον ανταγωνισμό μεταξύ λιμένων, αναμένεται ότι θα είναι αμελητέες οι ενδεχόμενες επιπτώσεις επί των συναλλαγών μεταξύ κρατών μελών, οι οποίες θα ήταν δυνατό να προκύψουν αν τα πλοία άλλαζαν πορεία λόγω της δυνατότητας να ηλεκτροδοτούνται από την ξηρά με μειωμένο φορολογικό συντελεστή. Επίσης, σε μια κατάσταση στην οποία, όπως προαναφέρεται, δεν είναι πιθανό, τουλάχιστον βραχυπρόθεσμα, η χρήση ηλεκτροδότησης από την ξηρά να καταστεί οικονομικότερη απ' ό,τι η ηλεκτροπαραγωγή επί του πλοίου, παρά τη μείωση του φόρου, είναι μάλλον απίθανο αυτή η μείωση του φόρου για την ηλεκτροδότηση από την ξηρά να στρεβλώσει σημαντικά τον ανταγωνισμό μεταξύ λιμένων, παρακινώντας τα πλοία να αλλάζουν πορεία ανάλογα με τη διαθεσιμότητα αυτής της επιλογής.

Ο περιορισμός που αφορά την εφαρμογή του μειωμένου συντελεστή φορολόγησης για κάθε ηλεκτροδότηση πλοίων από την ξηρά με ελάχιστη τάση 380 Volt θα ήταν δυνατό να θεωρηθεί ως στρέβλωση της αγοράς. Ωστόσο, οι ιταλικές αρχές επισήμαναν ότι δεν υπάρχει ηλεκτροδότηση από την ξηρά κάτω των 380 Volt προς εμπορικά πλοία, διότι ηλεκτρική ενέργεια με αυτήν την τάση παρέχεται μόνο σε μικρά σκάφη αναψυχής.

Λαμβανομένου υπόψη του χρονικού πλαισίου για το οποίο προτείνεται να χορηγηθεί η άδεια εφαρμογής μειωμένου φορολογικού συντελεστή, είναι μάλλον απίθανο να αλλάξει η ανάλυση που παρατίθεται στις προηγούμενες παραγράφους πριν από την ημερομηνία λήξης του μέτρου, εκτός αν προκύψουν σημαντικές αλλαγές του ισχύοντος πλαισίου και της τρέχουσας κατάστασης.

2. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ, ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΟΓΙΚΟΤΗΤΑ

• Νομική βάση

Άρθρο 19 της οδηγίας 2003/96/EK του Συμβουλίου.

• Επικουρικότητα (σε περίπτωση μη αποκλειστικής αρμοδιότητας)

Ο τομέας της έμμεσης φορολογίας, που καλύπτεται από το άρθρο 113 της ΣΛΕΕ, δεν εμπίπτει καθαυτός στην αποκλειστική αρμοδιότητα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως αυτή ορίζεται στο άρθρο 3 της ΣΛΕΕ.

Ωστόσο, δυνάμει του άρθρου 19 της οδηγίας 2003/96/EK, έχει δοθεί αποκλειστική αρμοδιότητα στο Συμβούλιο, σύμφωνα με το παράγωγο δίκαιο, να επιτρέπει σε ένα κράτος μέλος να θεσπίζει περαιτέρω απαλλαγές ή μειώσεις κατά την έννοια της εν λόγω διάταξης.

¹² Οι ιταλικές αρχές παρείχαν το παράδειγμα ενός μεσαίου μεγέθους πλοίου εξοπλισμένου με ηλεκτρικά συστήματα συνολικής ονομαστικής εγκατεστημένης ισχύος 200 kW: το οικονομικό πλεονέκτημα που προκύπτει από την εφαρμογή του προβλεπόμενου συντελεστή ειδικού φόρου κατανάλωσης ύψους 0,5 EUR ανά MWh θα ανερχόταν —λαμβάνομένων υπόψη του ισχύοντος εθνικού συντελεστή και ενός εύλογου συντελεστή ταυτοχρονισμού στη χρήση ηλεκτρικής ενέργειας— μόλις σε 30 EUR, υπολογιζόμενο σε συνάρτηση με μια ολόκληρη ημέρα ελλιμενισμού.

Επομένως, τα κράτη μέλη δεν μπορούν να υποκαταστήσουν το Συμβούλιο. Κατά συνέπεια, στην παρούσα εκτελεστική απόφαση δεν έχει εφαρμογή η αρχή της επικουρικότητας. Εν πάση περιπτώσει, δεδομένου ότι η παρούσα πράξη δεν αποτελεί σχέδιο νομοθετικής πράξης, δεν θα πρέπει να διαβιβαστεί στα εθνικά κοινοβούλια σύμφωνα με το πρωτόκολλο αριθ. 2 που προσαρτάται στις Συνθήκες για τον έλεγχο της συμμόρφωσης με την αρχή της επικουρικότητας.

- **Αναλογικότητα**

Η πρόταση τηρεί την αρχή της αναλογικότητας. Η μείωση του φόρου δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη του συγκεκριμένου στόχου.

- **Επιλογή της νομικής πράξης**

Ως νομική πράξη προτείνεται εκτελεστική απόφαση του Συμβουλίου. Το άρθρο 19 της οδηγίας 2003/96/EK προβλέπει μόνο αυτό το είδος μέτρου.

3. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΚ ΤΩΝ ΥΣΤΕΡΩΝ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΕΩΝ, ΤΩΝ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΩΝ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΚΤΙΜΗΣΕΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

- **Εκ των υστέρων αξιολογήσεις / έλεγχοι καταλληλότητας της ισχύουσας νομοθεσίας**

Το μέτρο δεν απαιτεί την αξιολόγηση της ισχύουσας νομοθεσίας.

- **Διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη**

Η παρούσα πρόταση βασίζεται σε αίτημα της Ιταλίας και αφορά μόνο το συγκεκριμένο κράτος μέλος.

- **Συλλογή και χρήση εμπειρογνώσις**

Δεν υπήρξε ανάγκη εξωτερικής εμπειρογνώσις.

- **Εκτίμηση επιπτώσεων**

Η παρούσα πρόταση αφορά τη χορήγηση άδειας σε μεμονωμένο κράτος μέλος κατόπιν αιτήματός του και δεν απαιτείται εκτίμηση επιπτώσεων.

Από τις πληροφορίες που διαβίβασε η Ιταλία προκύπτει ότι το μέτρο δεν θα έχει βραχυπρόθεσμες επιπτώσεις στα φορολογικά έσοδα. Όπως προαναφέρθηκε, οι ιταλικές αρχές δεν μπόρεσαν να εκτιμήσουν τον αριθμό των δικαιούχων. Ο φορολογικός συντελεστής για την ηλεκτροδότηση από την ξηρά θα εξακολουθήσει να είναι υψηλότερος από το ελάχιστο επίπεδο φορολογίας που καθορίζεται στην οδηγία 2003/96/EK. Η Ιταλία αναμένει ότι το μέτρο θα έχει θετικές επιπτώσεις όσον αφορά την επίτευξη των περιβαλλοντικών της στόχων και, ειδικότερα, τη μείωση των εκπομπών και τη βελτίωση της ποιότητας του αέρα σε τοπικό επίπεδο στις πόλεις-λιμένες.

- **Καταλληλότητα και απλούστευση του κανονιστικού πλαισίου**

Το μέτρο δεν προβλέπει απλούστευση. Προκύπτει από το αίτημα της Ιταλίας και αφορά μόνο το εν λόγω κράτος μέλος.

- **Θεμελιώδη δικαιώματα**

Το μέτρο δεν έχει επίπτωση στα θεμελιώδη δικαιώματα.

4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Το μέτρο δεν συνεπάγεται ούτε οικονομική ούτε διοικητική επιβάρυνση για την Ένωση. Συνεπώς, η πρόταση δεν έχει καμία επίπτωση στον προϋπολογισμό της Ένωσης.

5. ΛΟΙΠΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

- **Σχέδια εφαρμογής και ρυθμίσεις παρακολούθησης, αξιολόγησης και υποβολής εκθέσεων**

Δεν απαιτείται σχέδιο εφαρμογής. Η παρούσα πρόταση αφορά τη χορήγηση άδειας μείωσης του φόρου για μεμονωμένο κράτος μέλος κατόπιν αιτήματός του. Η άδεια χορηγείται για περιορισμένο χρονικό διάστημα. Ο φορολογικός συντελεστής που θα εφαρμοστεί θα ισούται με το ελάχιστο επίπεδο φορολογίας που καθορίζεται στην οδηγία για τη φορολογία της ενέργειας. Είναι δυνατή η αξιολόγηση του μέτρου σε περίπτωση αιτήματος ανανέωσης μετά τη λήξη της περιόδου ισχύος.

- **Επεξηγηματικά έγγραφα (για οδηγίες)**

Η πρόταση δεν απαιτεί επεξηγηματικά έγγραφα σχετικά με τη μεταφορά στο εθνικό δίκαιο.

- **Αναλυτική επεξήγηση των επιμέρους διατάξεων της πρότασης**

Το άρθρο 1 ορίζει ότι θα επιτραπεί στην Ιταλία η εφαρμογή μειωμένου φορολογικού συντελεστή για την ηλεκτρική ενέργεια που παρέχεται απευθείας σε πλοία ελλιμενισμένα σε ιταλικούς λιμένες, πλην των ιδιωτικών σκαφών αναψυχής (ηλεκτροδότηση από την ξηρά). Ο φορολογικός συντελεστής δεν μπορεί να είναι χαμηλότερος από 0,50 EUR ανά MWh, δηλαδή από το ελάχιστο επίπεδο φορολογίας της ηλεκτρικής ενέργειας για επιχειρηματική χρήση που καθορίζεται από την οδηγία. Δεν θα είναι δυνατή η παροχή ηλεκτρικής ενέργειας με μειωμένο συντελεστή σε ιδιωτικά σκάφη αναψυχής, όπως ορίζονται στο άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο γ) δεύτερο εδάφιο της οδηγίας 2003/96/EK.

Το άρθρο 2 ορίζει ότι η αιτούμενη άδεια χορηγείται για 6 έτη, από τις 18 Οκτωβρίου 2021 έως τις 17 Οκτωβρίου 2027, δηλαδή για το μέγιστο διάστημα που επιτρέπεται βάσει της οδηγίας.

Πρόταση

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

με την οποία χορηγείται άδεια στην Ιταλία να εφαρμόσει μειωμένο φορολογικό συντελεστή στην ηλεκτρική ενέργεια που παρέχεται απευθείας σε ελλιμενισμένα πλοία, πλην των ιδιωτικών σκαφών αναψυχής [σύμφωνα με το άρθρο 19 της οδηγίας 2003/96/ΕΚ]

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη την οδηγία 2003/96/ΕΚ του Συμβουλίου, της 27ης Οκτωβρίου 2003, σχετικά με την αναδιάρθρωση του κοινοτικού πλαισίου φορολογίας των ενεργειακών προϊόντων και της ηλεκτρικής ενέργειας¹, και ιδίως το άρθρο 19,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Με επιστολή της 14ης Σεπτεμβρίου 2020, η Ιταλία ζήτησε την άδεια να εφαρμόσει μειωμένο φορολογικό συντελεστή για την ηλεκτρική ενέργεια που παρέχεται απευθείας σε ελλιμενισμένα πλοία θαλάσσιας και εσωτερικής ναυσιπλοΐας, πλην των ιδιωτικών σκαφών αναψυχής (στο εξής: ηλεκτροδότηση από την ξηρά), σύμφωνα με το άρθρο 19 της οδηγίας 2003/96/ΕΚ. Με επιστολή της 12ης Μαΐου 2021, η Ιταλία υπέβαλε συμπληρωματικές πληροφορίες.
- (2) Με τον μειωμένο φορολογικό συντελεστή, η Ιταλία έχει σκοπό να προωθήσει τη χρήση της ηλεκτροδότησης από την ξηρά, η οποία θεωρείται ότι αποτελεί λιγότερο επιβλαβή για το περιβάλλον τρόπο κάλυψης των αναγκών των ελλιμενισμένων πλοίων σε ηλεκτρική ενέργεια, σε σύγκριση με τη χρήση καυσίμων πλοίων από τα εν λόγω πλοία.
- (3) Στον βαθμό που με τη χρήση ηλεκτροδότησης από την ξηρά αποφεύγεται η εκπομπή ατμοσφαιρικών ρύπων που προέρχονται από την καύση καυσίμων των ελλιμενισμένων πλοίων, η επιλογή αυτή βελτιώνει τον ατμοσφαιρικό αέρα σε τοπικό επίπεδο στις πόλεις-λιμένες. Συνεπώς, αναμένεται ότι ο μειωμένος φορολογικός συντελεστής θα συμβάλει στην υλοποίηση των στόχων πολιτικής της Ένωσης για το περιβάλλον, την υγεία και το κλίμα.
- (4) Η χορήγηση άδειας στην Ιταλία να εφαρμόσει μειωμένο φορολογικό συντελεστή για την ηλεκτροδότηση από την ξηρά δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την αύξηση της χρήσης της ηλεκτροδότησης από την ξηρά, δεδομένου ότι στις περισσότερες περιπτώσεις η ηλεκτροπαραγωγή επί του πλοίου θα εξακολουθήσει να αποτελεί πιο ανταγωνιστική εναλλακτική λύση. Για τον ίδιο λόγο, και επειδή σήμερα είναι σχετικά χαμηλός ο βαθμός διείσδυσης της τεχνολογίας στην αγορά, είναι μάλλον απίθανο το μέτρο να προκαλέσει σημαντικές στρεβλώσεις του ανταγωνισμού κατά τη διάρκεια

¹ ΕΕ L 283 της 31.10.2003, σ. 51.

εφαρμογής του και, συνεπώς, δεν θα επηρεάσει αρνητικά την εύρυθμη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς.

- (5) Προκειμένου να δοθεί η δυνατότητα στους φορείς εκμετάλλευσης λιμένων και πλοίων, καθώς και στους διανομείς και αναδιανομείς ηλεκτρικής ενέργειας να συνεχίσουν να προωθούν τη χρήση της ηλεκτροδότησης από την ξηρά, είναι σκόπιμο να επιτραπεί στην Ιταλία να εφαρμόσει μειωμένο φορολογικό συντελεστή σε αυτό το είδος ηλεκτρικής ενέργειας.
- (6) Σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφος 2 της οδηγίας 2003/96/EK, κάθε άδεια που χορηγείται δυνάμει της εν λόγω διάταξης πρέπει να υπόκειται σε αυστηρό χρονικό περιορισμό. Προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι το χρονικό διάστημα για το οποίο χορηγείται η άδεια είναι αρκετά μεγάλο, ώστε να μην αποθαρρύνονται οι σχετικοί οικονομικοί φορείς από την υλοποίηση των απαιτούμενων επενδύσεων, είναι σκόπιμο να χορηγηθεί η αιτούμενη άδεια για έξι έτη, από τις 18 Οκτωβρίου 2021. Ωστόσο, η άδεια θα πρέπει να παύσει να ισχύει από την ημερομηνία εφαρμογής τυχόν γενικών διατάξεων περί φορολογικών πλεονεκτημάτων για την ηλεκτροδότηση από την ξηρά, τις οποίες θα θεσπίσει το Συμβούλιο δυνάμει του άρθρου 113 ή οποιασδήποτε άλλης σχετικής διάταξης της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σε περίπτωση που οι εν λόγω διατάξεις τεθούν σε εφαρμογή πριν από την ημερομηνία λήξης της εφαρμογής της αιτούμενης άδειας.
- (7) Η παρούσα απόφαση δεν θίγει την εφαρμογή των ενωσιακών κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Χορηγείται στην Ιταλία η άδεια να εφαρμόσει μειωμένο φορολογικό συντελεστή στην ηλεκτρική ενέργεια που παρέχεται απευθείας σε ελλιμενισμένα πλοία, πλην των ιδιωτικών σκαφών αναψυχής (ηλεκτροδότηση από την ξηρά), υπό τον όρο ότι τηρούνται τα ελάχιστα επίπεδα φορολογίας που αναφέρονται στο άρθρο 10 της οδηγίας 2003/96/EK.

Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση εφαρμόζεται από τις 18 Οκτωβρίου 2021 έως τις 17 Οκτωβρίου 2027.

Ωστόσο, εάν το Συμβούλιο, αποφασίζοντας βάσει του άρθρου 113 της ΣΛΕΕ ή άλλης σχετικής διάταξης της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθορίσει γενικούς κανόνες περί φορολογικών πλεονεκτημάτων για την ηλεκτροδότηση από την ξηρά, η παρούσα απόφαση παύει να εφαρμόζεται την ημέρα κατά την οποία αρχίζει η εφαρμογή των εν λόγω γενικών κανόνων.

Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Ιταλική Δημοκρατία.

Βρυξέλλες,

*Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος*